**Modifica el Código del Trabajo en lo que respecta a la regulación de la jornada especial de trabajadores que se desempeñan como parte de la tripulación a bordo de ferrocarriles**

**Boletín N°12088-13**

## I. Fundamentos

**Considerando:**

1. Que la ley N° 20.767 del año 2014 modificó el Código del Trabajo en relación con la jornada de trabajo de personal de ferrocarriles, estipulando normas específicas para estos trabajadores, puesto que su especial función requería de un tratamiento diferenciado por parte del legislador.

   Según consta en la Historia de la Ley N° 20.767 ya mencionada, concretamente en el Primer Informe de la Comisión de Trabajo de la Cámara de Diputados, la moción tenía como fundamento la circunstancia que "el Código del Trabajo, en su artículo 28, contempla una jornada ordinaria y jornadas extraordinarias de trabajo, tanto en razón de su extensión como de su distribución. La primera de ellas consiste en una carga laboral máxima de 45 horas semanales que no pueden distribuirse en más de 6 ni en menos de 5 días, ni puede exceder de 10 horas diarias".[1]

   Asimismo, los diputados autores de la moción: "Agregan que las jornadas extraordinarias de trabajo en razón de la distribución permiten a trabajadores y empleadores acomodar la carga laboral de modo de adaptarse de mejor manera a las especiales circunstancias de cada rubro. Así, existen jornadas de este tipo para trabajadores de transporte interurbano, sea de carga o de personas, para los

[1] Informe de la Comisión de Trabajo de la Cámara de Diputados, Historia de la Ley N° 20.767, p. 4. Disponible en http://www.bcn.cl/historiadelaley/fileadmin/file_ley/4296/HLD_4296_f8ac76fb64482b83f173cc982789c184.pdf.

trabajadores de transporte urbano, para los trabajadores agrícolas y la jornada bisemanal de trabajo.

Manifiestan, asimismo, que en el caso de los trabajadores ferroviarios, pese a las especiales circunstancias en que se desarrolla su labor, la ley sólo los contempla en el artículo 25 del Código del Trabajo. En este artículo, añaden, se les establece una jornada de 180 horas mensuales, debiendo tener un descanso mínimo ininterrumpido de 8 horas dentro de cada 24 horas. No se contempla la limitación a la cantidad de horas conducidas ni la obligación de contar con una litera para descanso.

Del mismo modo, exponen que ante la escueta normativa que regula la jornada laboral de los trabajadores ferroviarios, los empleadores y las Inspecciones del Trabajo han interpretado que deben trabajar hasta 12 horas continuas sin derecho a descanso ni alimentación y en condiciones infrahumanas, ya que en muchos casos, el trabajo ferroviario ha sido y puede ser considerado un trabajo pesado. Además, agregan, la antigüedad de las máquinas y la falta de infraestructura adecuada y tan básica como baños, hace que las condiciones en que se desempeñan no sean las óptimas.

Estiman los autores de la moción que lo descrito anteriormente crea situaciones de discriminación para los trabajadores ferroviarios, dejándolos en situaciones de desprotección que los afectan tanto física como emocionalmente, lo que hace necesario establecer una norma clara en materia de jornada laboral que permita mejorar, al menos parcialmente, la situación en que actualmente se encuentran".[2]

2. En este sentido, se precisó la norma de tal manera de proteger de mejor forma los derechos de los trabajadores a bordo de ferrocarriles, sobre todo en lo relativo a la jornada. En efecto, el numeral 1° del artículo 25 ter del Código del Trabajo indica que "1.- La jornada ordinaria de trabajo no podrá superar las ciento ochenta horas

[2] Ibid.

mensuales. La jornada diaria no podrá superar las siete horas treinta minutos continuas en el caso del transporte de pasajeros, ni las nueve horas continuas en el caso de transporte de carga, ambos períodos dentro de un lapso de veinticuatro horas".

A continuación el inciso segundo establece reglas de pago de horas extraordinarias, y de tripulación de relevo para el evento de superar los límites anteriormente señalados.

En cuanto a los descansos de la jornada, el numeral 4.- prescribe que "finalizada la jornada ordinaria diaria el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo de diez horas continuas, al que se agregará el tiempo necesario para traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descanse".

En la misma línea de la regulación de esta jornada especial, el numeral 3.- establece que "tratándose de trenes de pasajeros, el maquinista no podrá conducir más de cinco horas continuas, tras lo cual tendrá derecho a una hora de descanso imputable a la jornada diaria".

Por su parte el numeral 2.- establece una obligación del empleador consistente en "la programación mensual de los servicios a realizar deberá ser entregada al trabajador con a lo menos quince días de anticipación".

Finalmente el numeral 5.- regula la situación de los turnos de espera,

En definitiva, como se puede observar, de lo que se trató a través de la Ley N° 20.767 es de dar una regulación completa a este especial sector en materia de jornadas y descansos puesto que el transporte, sobre todo de pasajeros, requiere de trabajadores que estén en las mejores condiciones de tal forma de cuidar por la seguridad de los que vienen en el ferrocarril. En este sentido, se quiso terminar con distintas interpretaciones que se efectuaban del sentido y alcance de la antigua

jornada de trabajo que tenían estos trabajadores, sobre todo por parte de los empleadores y de la Dirección del Trabajo.

De esta manera, el actual estatuto de la jornada de trabajo ha tenido una eficacia real desde el punto de vista de la protección de los derechos de los trabajadores que trabajan a bordo ferrocarriles.

3. Que dicho lo anterior, ha surgido un nuevo inconveniente derivado de la aplicación práctica de este artículo, el cual se circunscribe a la problemática suscitada entre la compatibilidad de la contratación a tiempo parcial y la jornada especial antes señalada.

   En efecto, las normas del artículo 25 ter podrían quedar con una aplicación restringida en el caso de recurrirse a la jornada parcial, vulnerando el objetivo que se tuvo a la vista al momento de legislar. Como se puede observar, ni la norma del N°1 del artículo 25 ter, ni las del párrafo IV del Título II del Libro IV del Código del Trabajo, referido al trabajo a tiempo parcial, restringen la posibilidad que se contrate a personas por menos de 120 horas para trabajar en ferrocarriles, cuestión que este proyecto busca limitar.

4. Que el hecho que no exista, en principio, un límite a la jornada de trabajo a tiempo parcial en esta industria implica que, por la vía de utilizar este mecanismo se contrate a personal que no esté completamente capacitado para maniobrar estas máquinas, poniendo en riesgo la seguridad de las personas. Lo anterior se explica por cuanto la norma ha dejado abierta la posibilidad de contratar a personas por muy pocas horas, que normalmente van a ser estudiantes que necesiten trabajar, o personas que derechamente no se dedican completamente a una función de alta peligrosidad como es la conducción de ferrocarriles.

   Por su parte, la contratación a tiempo parcial es atractiva para los empleadores de la industria, dado que con ello se amenaza la vigencia del artículo 25 ter del Código

del Trabajo, creado especialmente con el objeto de proteger la jornada especial establecida. A través de la alta rotación que se encuentra en estas jornadas, se vislumbra un menor pago por hora de trabajo, y con ello, se desincentiva la contratación a tiempo completo, que evidentemente es más cara.

En tal sentido, el problema no se circunscribe únicamente al hecho de contratar a trabajadores a tiempo parcial, sino que dice relación con el oficio específico que se desarrolla, cual es la de maniobrar máquinas de elevado costo, y con gran potencialidad de generar accidentes, lo que requiere de una cualificación profesional que se forja a través de años de experiencia. La rotativa laboral provocada por la jornada a tiempo parcial impide una formación a conciencia en el rubro, poniendo en riesgo no sólo al propio trabajador, sino que a terceros, dado que es una actividad que se desarrolla en beneficio del transporte público, y por tanto, del interés general.

Asimismo, al contratarse por esta vía se ha interpretado que no rigen los límites de jornada diaria, ni de descanso para estos trabajadores, vulnerando sus derechos, y nuevamente poniendo en riesgo a las personas que van a bordo de los ferrocarriles.

5. Que asimismo el proyecto pretende proteger también a aquellos trabajadores que se les contrata a tiempo parcial. Lo anterior por cuanto se puede interpretar de la norma que el valor hora de los trabajadores a jornada parcial debe ser menor al de un trabajador a tiempo completo, ahorrando en costo de personal. En este sentido, la Corte Suprema ha señalado que “la jornada parcial se encuentra reglada en los artículos 40 bis a 40 bis D del Código del Trabajo, estableciendo el artículo 40 bis que “se podrán pactar contratos de trabajo con jornada parcial, considerándose afectos a la normativa del presente párrafo, aquéllos en que se ha convenido una jornada de trabajo no superior a dos tercios de la jornada ordinaria, a que se refiere el artículo 22”. Lo anterior, significa que la jornada parcial de trabajo es aquella que no puede exceder de 30 horas semanales y que debe remunerarse, según lo previene el artículo 44 inciso 2°, segunda parte, con un sueldo que no puede ser inferior al mínimo vigente proporcionalmente calculado en relación con la jornada ordinaria de

trabajo”[3]. De esta forma por esta vía el empleador podría pagar menos el valor hora pese a que se esté haciendo la misma labor.

6. En consecuencia, como una forma de remediar o morigerar los efectos de la contratación a tiempo parcial respecto a los trabajadores a bordo de ferrocarriles se propone derechamente la imposibilidad de contratar por menos de 2/3 de la jornada especial de 180 horas a los trabajadores, es decir, por un mínimo de 120 horas. Asimismo, se prohíbe poder regirse por las normas de la jornada parcial, para evitar cualquier aplicación de dicha normativa.

## II. Idea Matriz

El presente proyecto busca excluir la aplicación de la jornada parcial al personal que se desempeña a bordo de ferrocarriles anteponiendo la seguridad del tráfico ferroviario.

## III. Disposiciones de la legislación vigente que se verían afectadas por el proyecto

El proyecto modifica el artículo 25 ter del Código del Trabajo que regula la jornada especial de trabajadores que se desempeñen como parte de la tripulación a bordo de ferrocarriles.

**POR TANTO:**

Los diputados que suscribimos venimos en presentar el siguiente:

[3] Sentencia de la Corte Suprema en causa Rol N° 10.465/2014, considerando 4°.

## PROYECTO DE LEY

**Artículo único.-** Introdúzcase las siguientes modificaciones al Código del Trabajo:

1. Modifíquese el artículo 25 ter en el siguiente sentido:

    a. En su número 1:

        i. En el inciso primero, intercálese entre las palabras “no podrá” y “superar las ciento ochenta horas mensuales” la frase “ser inferior a ciento veinte horas mensuales, ni”.

        ii. Agréguese el siguiente inciso final: “En la jornada de trabajo regulada en el presente artículo no podrán pactarse contratos sujetos a las normas de jornada parcial establecidas en el párrafo 5° del Título IV del Libro I de este Código, ni otras que tengan por objeto alterar su extensión o distribución”.

**Alejandra Sepúlveda**
**DIPUTADA**

**Esteban Velásquez**
**DIPUTADO**

**Pedro Velásquez**
**DIPUTADO**